

Nr. 19
DRUGI ZESZYT ZA PAŹDZIERNIK
1938
ROK CZTERNASTY
Cena 90 gr

Kronika żeglarska

„Dar Pomorza" w Casablance

Dnia 16-go b. m. odbyła się na ss. „Darze Pomorza" w kaplicy pokładowej msza, na którą poza kolonią polską w Casablance przybyli liczni Francuzi z pośród znanych tu osobistości z konsulem honorowym p. Torre'm i dziennikarzami miejscowych najpoczytniejszych gazet na czele. Kapelan statku, ksiądz Główczewski, po mszy wygłosił podniosłe kazanie .

W ciągu dnia zwiedziło ss. „Dar Pomorza" około 2.000 cudzoziemców.

Przed odjazdem odbył się na ss. „Darze Pomorza" obiad, na którym byli liczni członkowie miejscowej kolonii polskiej z konsulem Torre'm na czele.

Po wyjściu ss. „Daru Pomorza" ukazały się w miejscowych gazetach artykuły, omawiające w bardzo przychylnym tonie 10-dniowy pobyt statku polskiego w Casablance. Poza tym omawiane dzienniki zamieściły zdjęcia z ceremonii złożenia wieńca na pomniku w Moknesie oraz z wycieczek po Maroku, jak również zdjęcia samego statku „Daru Pomorza".

W ciągu pobytu „Daru Pomorza" w Casablance dzienniki miejscowe i prowincjonalne zamieściły szereg artykułów dotyczących „Daru Pomorza" i rozwoju szkoły morskiej i marynarki handlowej polskiej.

W dniu 22 b. m. „Dar Pomorza" przybył do Las Palmas entuzjastycznie witany przez miejscowych Polaków.

Zamknięcie sezonu żeglarskiego w Gdyni

Na zakończenie sezonu żeglarskiego w Gdyni Yacht Klub Polski łącznie z O. Y. K. R. P. obchodziły tradycyjną uroczystość opuszczenia bander klubowych.

W obecności przedstawicieli władz i sympatyków sportu żeglarskiego kontradmirał Unrug, wygłosił krótkie przemówienie w którym omówił wyniki minionego sezonu żeglarskiego.

W serdecznych słowach kontradmirał Unrug podziękował żeglarzom za wysiłki nad podniesieniem polskiego jachtingu morskiego.

Po przemówieniu kontradmirała Unruga orkiestra odegrała hymn Bałtyku, a równocześnie z masztu Oficerskiego Yacht Klubu i Yacht Klubu Polski opuszczono bandery klubowe.

Na zakończenie oba jachtkluby podejmowały swych gości lampką wina, a komandor Bramiński rozdał nagrody uczestnikom tegorocznych 15 krajowych i międzynarodowych regat.

Na specjalne podkreślenie zasługują wspaniałe wyniki tegorocznych międzynarodowych regat, w których brały udział polskie jachty. Np. w Tallinie pięć polskich jachtów, które konkurowały w regatach ze stu ośmiu jachtami — wysokiej klasy — państw europejskich, zdobyły siedem nagród, a w regatach międzynarodowych w Sopotach, jachty polskie drugiej klasy, gdyż nasze najlepsze znajdowały się wówczas w Tallinie, na ogólną liczbę 68 jachtów — zagranicznych kilkunastu państw europejskich — zdobyły 4 pierwsze i dziesięć drugich miejsc a między innymi puchar Bałtyku, ufundowany przez senat wolnego miasta Gdańska.

Yacht Klub Polski zamknął sezon

W dniu 23-cim b. m. odbyła się w Oddziale Stołecznym Yacht Klubu Polski uroczystość opuszczenia bandery i zamknięcia sezonu, połączona z krótkim przeglądem pracy sportowej klubu w ukończonym sezonie.

Uroczystość rozpoczęła się regatami wewnętrznymi nowego narybku żeglarskiego na jolach olimpijskich, poczym rozegrano wyścig w klasie „SS" o przechodnią nagrodę wewnętrzną Komandora Honorowego YKP., Pana Prezydenta Mościckiego. Nagrodę tą zdobył Stanisław Zalewski na „Diasku II".

Po rozdaniu nagród z odbytych regat wewnętrznych do zebranych członków i gości przemówił Komandor Oddziału Stołecznego, dr. Skowroński, omawiając krótko wyniki tegorocznego sezonu.

W sezonie tym, dzięki inicjatywie Oddziału Stołecznego został poraz pierwszy zorganizowany Ośrodek Morski w Gdyni, będący urzeczywistnieniem idei zbliżenia i zapoznania społeczeństwa z głębi kraju — z morzem. Ośrodek ten dobrze spełnił swe zadanie, gromadząc około 40-tu uczestników z oddziałów Stołecznego, Wileńskiego i Lwowskiego, oraz członków Klubów zaprzyjaźnionych stwarzając w całym kraju kadry przyszłych sterników i kapitanów morskich, będących jak wiadomo, najlepszymi, bo realnymi propagatorami morza. W dziedzinie sportowego żeglarstwa śródlądowego zaznaczył się dalszy postęp zarówno wszerz jak i wzwyż, który pomimo zmiennych kolei losu, jeśli chodzi o pierwsze miejsce w regatach, wyraził się jednak zdobyciem dwukrotnie większej ilości nagród przechodnich od ilości nagród utraconych.

Po nowe rekordy na motorówce

Słynny rekordzista sportów motorowych, Anglik sir Malcolm Cambell, który niedawno pobił na jednym z jezior szwajcarskich rekord świata w jeździe na motorówce osiągając szybkość ponad 210 km./godz., zamierza zaatakować swój własny rekord w roku przyszłym. Dalsze próby miały by się odbyć w ciągu lipca i sierpnia podczas narodowej wystawy szwajcarskiej.



ROK 14 WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1938 R. № 19

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Czego nauczył pływaków trener Stepp

Tegoroczny letni sezon pływacki został już całkowicie zamknięty. Nawet w Poznaniu, gdzie pływacy mają okazję korzystania z ciepłej wody miejscowej elektrowni, już nikt nie pływa ze względu na zbyt niską temperaturę powietrza.

Trener H. W. Stepp 28 września br. odpłynął z Gdyni na MS Piłsudski do Ameryki i w chwili obecnej jesteśmy w okresie przejściowego bezwładu, który niebawem ustąpi tylko w ośrodkach rozporządzających pływalniami zimowymi.

Ogłoszony przez PZP kalendarz imprez w basenach krytych jest skromny, lecz nie może być inny, gdyż nawet najwięksi optymiści we śnie nie mogą marzyć, by impreza w pływalni krytej (nowa o dotychczas istniejących w Polsce) miała zdrową kalkulację finansową i nie była krachem finansowym. PZP, który w ubiegłym sezonie letnim wydał bardzo dużo pieniędzy na szeroką akcję wyszkoleniową i organizowanie względnie popieranie zawodów pływackich, nie może już, niestety, ryzykować w obecnej chwili nawet kilkudziesięciu złotych. Z tych też względów zimowy sezon pływacki jest u nas, jak dotąd, okresem pracy wegetacyjnej i stanowi tylko solidne przygotowanie do imprez letnich, które osiągają swój punkt kulminacyjny w zawodach międzynarodowych, będących generalną próbą i wskaźnikiem postępu najlepszych zawodników.

Miniony sezon letni był drugim rokiem pracy trenera amerykańskiego H. W. Steppa, który w roku ubiegłym przez okres 5-ciomiesięczny a w roku bieżącym przez okres 4-ro miesięczny prowadził treningi z naszymi zawodnikami. Zaangażowanie przez PZP fachowca z USA było pociągnięciem szczęśliwym. Wielka ilość znakomitych pływaków tego kraju, jak również duża liczba sławnych na świat cały trenerów, dawała gwarancję, iż człowiek sprowadzony z tego środowiska, choćby na miejscu nie był nawet orłem, będzie mógł zdradzić nam tajemnice amerykańskiego stylu i zaszczepić naszym zawodnikom i trenerom nowoczesne metody treningu, które pozwalają osiągnąć wspaniałe rezultaty. Ponadto, już po przyjeździe do Polski przekonaliśmy się, że p. Stepp jest trenerem pracowitym, wypełniającym swoje obowiązki skrupulatnie i ochoczo, w sposób jakiego nie obserwowaliśmy dotychczas u żadnego z trenerów zagranicznych, którzy w Polsce pracowali. Zjawienie się na naszym gruncie fachowca z za oceanu było dla zawodników silnym magnesem o dużej sile przyciągania i stanowiło wielki doping do treningu. Zapał ostygł nieco po pierwszych godzinach, kiedy wszyscy przekonali się, że kardynalnym warunkiem osiągnięcia wyniku jest praca solidna i ciężka, gdyż przepływane na treningu dystanse liczyć wypada nie jak dotychczas na setki metrów, a poprostu na kilometry. Nie odstraszyły jednak te trudy zawodników, którzy trenować chcieli, mieli ambicję uzyskania dobrego rezultatu i znajdowali się w warunkach życiowych, które pozwalały im na prowadzenie intensywnej zaprawy.

Miniony okres dwuletni był dla pływactwa polskiego budową fundamentów, stawianych od samego początku z kompletnym wyeliminowaniem wszystkiego, co związane



Jendrysek.



Kummant

Młodzi zawodnicy, którym Stepp rokuje dużą przyszłość.

było z przeszłością. Praca od podstaw z natury rzeczy nie mogła być błyskotliwa, a co za tym idzie, nie przyniosła też w efekcie gwałtownej poprawy wyników. Przy sprowadzaniu p. Steppa liczono się zresztą z tym, iż w jego pracy przede wszystkim należy zwrócić uwagę na metody treningu, zawiłe właściwości poszczególnych stylów i na to przede wszystkim skierować uwagę naszych trenerów i instruktorów, którzy byli asystentami p. Steppa. Wyniki dotychczasowe uzyskane w tej pracy, należy uznać za zadawalające. Dziś możemy śmiało powiedzieć, iż nawet młody zawodnik, zabierający się do uprawiania pływania sportowego wie, że aby uzyskać jakiś wartościowy rezultat, nie należy dwa razy na tydzień pływać po 400 metrów, gdyż z góry wiadomo, że jest to dziecinna zabawa w sport, a nie trening zawodnika zamierzającego uzyskać poważniejszy wynik.

W tym kierunku zdobyliśmy wiele doświadczenia, tym więcej wartego, że ujętego przez p. Steppa w zwięzłą książkę p. t. „Pływanie". Również jeśli chodzi o właściwości stylowe, mamy teraz wielu zawodników pływających w sposób oparty na najlepszych wzorach światowej klasy zawodników.

Ogólnie biorąc pobyt Steppa w Polsce ma jedną słabą stronę — kosztuje dużo pieniędzy. Przyznać jednak trzeba, że jest to wydatek konieczny i celowy, gdyż pozwolił nam on na wyprowadzenie naszego pływactwa z mroków niewiedzy odrazu na szczyty osiągnięć uzyskanych w tej dziedzinie. Na wyniki oczywiście trzeba jeszcze zaczekać, gdyż obecnie nasi zawodnicy i trenerzy zapoznali się dopiero z nowoczesnymi metodami treningu i stylem, a wartościowy rezultat uzyskać może dopiero zawodnik, który mając wypracowany styl będzie właściwie trenował. Nie jest to coprawda kanon, od którego nie wolno odstępować, gdyż jak wykazuje doświadczenie, jest wielu pływaków o fatalnym stylu, którzy uzyskują bardzo dobre wyniki. Są to jednak wyjątki, i jako takie nie mogą wpływać na zmianę zasadniczych poglądów. Nie można też winić p. Steppa za to, że nasi zawodnicy narazie nie uzyskują rewelacyjnych czasów. P. Stepp poszedł po linii zakładania podwalin, a że jednocześnie nie doprowadził on starszych zawodników swą metodą treningu do wyników rekordowych, tego też nie można mieć mu za złe, gdyż w pewnym stopniu tłumaczy go tu stosunkowo krótki czasokres pracy.

Stwierdzić wypada tylko jedno: sport pływacki w Polsce nieustannie idzie naprzód. Uzyskiwane wyniki poprawiane są bez przerwy od lat. W chwili obecnej wszyscy zawodnicy mają zaszczepione nowoczesne metody treningu i znają tajniki stylów, którymi pływają rekordziści świata.

Na przyszłość oczekuje jednak cały sport pływacki od czynników miarodajnych wydatnego zwiększenia poparcia finansowego dla pływactwa, gdyż dotychczasowe sumy w lwiej części szły na koszty związane ze sprowadzeniem i pobytem w Polsce p. Steppa na czym cierpiały inne działy pracy PZP.

Przede wszystkim należy specjalnie zwrócić uwagę, aby równocześnie z pracą wszerz organizować jak najwięcej imprez międzynarodowych, które były by bodźcem do pracy dla zawodników, stanowiąc jednocześnie najskuteczniejszą propagandę sportu pływackiego.

W. B.

Bilansujemy sezon wioślarski

Przez słowo „bilans" rozumiemy przede wszystkim cyfrowe obliczenie tego czegośmy dokonali. Ale tegoroczny bilans sezonu wioślarskiego rozpocznę od uwag ogólnych, które moim zdaniem są nieco ważniejsze od suchych sprawozdań i zestawień statystycznych.

Przyznam się szczerze, że bilans tego sezonu nie upoważnia do radości. Jestem zbyt trzeźwo nastrojony, aby zatrzymywać się przy kilku pomyślnych pozycjach i na tej podstawie twierdzić, że było dobrze i że sezon należy uważać za pomyślny. Trzeba jednak sięgnąć głębiej w istotę rzeczy, a dojdzie się do przekonania, że tak zbyt dobrze to nie było. Pozycjami niewątpliwie ze wszech miar dodatnimi była wygrana z Niemcami na ósemkach w Berlinie, dalej wygranie trzech konkurencyj w meczu z Węgrami, drugie miejsce Vereya w Mediolanie i kilka drobniejszych sukcesów klubów bydgoskich i grudziądzkich w Królewcu czy Gdańsku.

Nie stanowi to jeszcze o potędze polskiego wioślarstwa. Moim zdaniem o tej potędze stanowi zawsze i tylko, liczba uprawiających ten sport osób i to nietylko takich, którzy się uważają za członków klubów wioślarskich, ale takich, którzy faktycznie wiosłują. Ilu takich mamy? Ilu mamy naprawdę „przysięgłych" zwolenników wiosłowania, którzy pracują bez względu na osobiste korzyści i sukcesy? Musimy przyznać, że nie wielu.

Jeszcze słabiej moim zdaniem jest pod względem narybku. Gdy się przegląda listę startujących to znajdzie się bardzo niewiele nowych nazwisk, po których można się czegoś spodziewać. Nie chcę ich tu wymieniać, bo boję się, że było by to pochwałą przedwczesną, która [illegible] mogła by przynieść zawód.

To jeszcze nie wszystko. Gorzej jest z systematyką i metodyką naszej pracy. Praca ta przypomina zawodnika, który świetnie wystartował, ale na połowie dystansu zmęczył się i nie kończy biegu. Tak jest i w naszym wioślarstwie. Nieraz widzi się i święty zapał i ochotę do pracy, ale zapał ten wygasa przy pierwszej przeszkodzie a czasem, co dziwniejsze, gaśnie przy pierwszym sukcesie. Niema w naszej pracy tej wytrwałości i solidności, jaką widzimy u innych. Najdobitniejszym tego wyrazem jest fakt odwoływania regat, które zapanowało od kilku lat nagminnie w naszym programie regatowym.

Dlaczego odwołano regaty w Krakowie (dwukrotnie) w Skarżysku (dwukrotnie), w Grodnie, w Wilnie (Trockie jezioro), kobiece regaty w Warszawie, dlaczego regaty otwarcia odbyły się tylko w pięciu ośrodkach a Pierwszy Krok wioślarski tylko w dwóch? W tych faktach widzę wysoce ujemne pozycje minionego sezonu, które dają więcej powodów do zmartwienia, niż nasze sukcesy do radości.

Nad tym problemem musimy się nieco głębiej zastanowić. Jasnym jest że regaty są środkiem do celu prowadzącym, a nie celem samym w sobie. Regaty są poniekąd egzaminem wioślarzy i gdyby wszyscy wioślarze potrafili pracować bez tego dopingu, jakim są regaty — wówczas tego rodzaju próby były by niepotrzebne. Niestety jednak nie znamy dzisiaj innego sposobu zbadania naszych możliwości i regaty są oczywistą koniecznością. Ale w regatach nie chodzi tylko o to, aby wygrać. Chodzi przede wszystkim o to, aby wykazać, że się pracowało w ciągu sezonu i że spełniało się te obowiązki, jakie na klub nakłada jego statut.

I dlatego moim zdaniem, regat w programie związkowym powinno być jak najwięcej, aby kluby miały jak najwięcej okazyj do wykazania się swoją pracą i aby te okazje były stosunkowo łatwe do wykorzystania. Dlatego wprowadziliśmy regaty otwarcia i regaty pierwszego kroku. Niestety nie wszystkie kluby zrozumiały znaczenie tych

regat, podobnie jak nie wszystkie kluby rozumieją znaczenie regat wogóle.

Jest źle, że mamy coraz więcej wypadków odwoływania regat i wypadki te są powodem do wygłaszania zdań, iż należało by z programu związkowego skreślić conajmniej połowę regat. Ci którzy głoszą takie stanowisko są zdania, że gdy okazyj do startu będzie mniej kluby będą liczniej obsyłały pozostałe regaty i w miejsce trzydziestu słabych imprez — będziemy mieli piętnaście dobrych.

Teoretycznie stanowisko nie pozbawione słuszności w praktyce nie wytrzymuje krytyki. Dlaczego bowiem tyle regat odwołano w sezonie? Dlatego, że nie było zgłoszeń. Dlaczego w tabeli punktacyjnej figuruje tylko 43 klubów, a z tego więcej niż połowa wykazać się może bardzo skromnym dorobkiem punktowym? Dlatego, że w naszych klubach niema narybku regatowego, niema taboru wyścigowego i niema pieniędzy na obsyłanie regat. To są istotne przyczyny tych martwych pozycyj naszego bilansu sezonowego.

Czy będzie lekarstwem na te objawy odwoływanie regat? Mam wrażenie, że nie. Stosowanie tego rodzaju recepty przypomina lekarza, który widząc, iż chory umiera z głodu — odmówił by mu podania posilnego obiadu. Czy naprawdę będzie zachętą np. dla klubów krakowskich jeśli wogóle skreślimy regaty krakowskie z programu związkowego? Mam wrażenie, że nie. Jestem przekonany, że wtedy kluby krakowskie już całkiem spoczną na laurach.

Stanowisko, domagające się skreślenia z programu regat związkowych tych właśnie imprez, które są słabo obsyłane podobne jest do tego, gdybyśmy chcieli zrezygnować zupełnie z wysyłania osad na mistrzostwa Europy, bo... napewno tam przegramy. Widzimy więc, że jest to stanowisko błędne, które nie rozwiązuje sytuacji.

Łatwo było by zaradzić złemu w ten sposób, że klubom przyznawało by się znaczniejsze subwencje na sprowadzenie trenera, taboru oraz na wyjazdy zamiejscowe. Gdyby się znalazł jakiś Rockefeller, który by rzucił na cele wioślarstwa poważniejszą kwotę — nie wątpię, że nie tylko kluby krakowskie znalazły by tłumy nowych wioślarzy, ale także i z innych ośrodków przyjechały by do Krakowa liczne osady. Niestety tego rodzaju możnego protektora nie mamy, a nasz oficjalny protektor — Państwowy Urząd W. F. i PW. także nie ma niewyczerpanych funduszów, aby w ten sposób popierać akcję propagowania wioślarstwa.

Sprawa jest o tyle poważniejsza, że ten marazm przekrada się także i do innych przejawów życia organizacyjnego. Wspomnę tylko na przykry zwyczaj nieodpowiadania na listy, niewysyłanie na czas protokółów regatowych itd. Po pierwszym zapale w sezonie — około sierpnia — przychodzi jakiś napad zniechęcenia czy przemęczenia i w rezultacie szczytne plany wiosenne są doprowadzone zaledwie do połowy drogi. Po tym ręce jakoś opadają i jest spokój aż do wiosny i do... nowych planów.

Odnoszę wrażenie, że nasze Sejmiki są zwoływane w niewłaściwym terminie. Po długim śnie jesienno-zimowym zjawiamy się na obrady wprawdzie wypoczęci, ale niepomni znaczniejszej większości naszych doświadczeń. Zapominamy o nich w ciągu jesieni i na wiosnę jesteśmy znowu owiani nastrojem typowo polskim, nastrojem „jakoś to będzie". A przecież nie chodzi o to, aby nowy sezon „jakoś tam" przebrnąć, ale o to, aby go doprowadzić do końca według ustalonego na wiosnę planu. Lepiej ten plan opracowywać skromniej, ale na końcu sezonu stanąć z uczuciem spełnionego do końca obowiązku wobec siebie samego.

Tego rodzaju ujęcie sprawy przedstawia jednak dla nas wyjątkowe niebezpieczeństwo. Mianowicie niebezpieczeństwo tak wielkiego zmniejszania zasięgu planów, że w końcu zostanie z nich bardzo niewiele. Mamy więc zamknięte koło, z którego trudno znaleść wyjście, zwłaszcza, jeśli się jest ogarniętym przez nastroje wybitnie pesymistyczne.

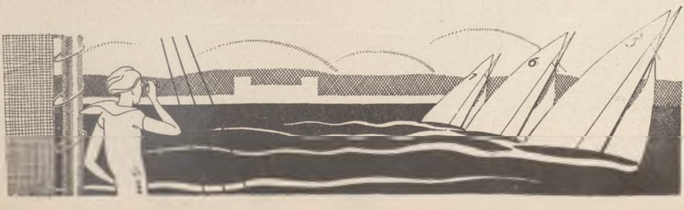
Jedną z głównych przyczyn naszej słabości organizacyjnej jest brak poczucia łączności. Kluby nie pamiętają już nie tylko o wkładkach, o których nieraz „zapomina się" umyślnie, ale także o wielu innych obowiązkach, jak np. pisanie odpowiedzi na listy, wypełnianie okólników itd. Wskazywało by na to, że w naszych klubach jest za mało rąk do pracy. I zdaje mi się, że tak faktycznie jest. Znam wioślarstwo polskie bardzo dobrze na przestrzeni ostanich lat 15 i stwierdziłem, że na tej, bądź co bądź znacznej przestrzeni czasu, tylko bardzo nieliczne jednostki pozostały przy naszym sporcie. Reszta pobawiła się nieco wiosłem, nieraz okazała dużo inicjatywy, ale później wycofała się z obiegu, pozostawiając nieraz klub w trudnej pozycji materialnej z powodu zaciągnięcia nadmiernych zobowiązań.

Bo niestety polityka „jakoś tam będzie" przejawia się także w zakresie spraw ekonomicznych. Zbyt lekkomyślnie przystępuje się do budowy wspaniałych przystani, zbyt lekkomyślnie sprowadza się na kredyt łodzie, a potem, gdy okazuje się, że trzeba trochę popracować — wycofuje się z klubu, przerzucając swoje zainteresowania na inne tereny.

Zasadniczo więc nie możemy narzekać na brak zapału i inicjatywy — natomiast naszą klęską jest, że nasz zapał gaśnie bardzo szybko a rzucając inicjatywę zapominamy o tym, że nieraz braknie środków na jej zrealizowanie. To jest najważniejszą ujemną pozycją naszego bilansu. Pozycja, która wymaga narady tęgich głów sportowych, aby znaleść wyjście z tej sytuacji, wymaga dużego poświęcenia i męskiej odwagi powiedzenia sobie prawdy.

Opracowując bilans tegorocznego sezonu wioślarskiego musiałem rozpocząć od tych uwag, które bynajmniej nie są wesołe. Cyfry i daty to rzecz oczywista — statystyki i obliczenia mają to do siebie, że nieraz rzucają niewłaściwe światło na całość, dlatego uważałem za obowiązek rzucić tych kilka uwag na początku sprawozdania sezonowego, mając nadzieję, że znajdzie się choć parę osób, które dorzucą swoje zdanie do moich spostrzeżeń. Bo nie ulega najmniejszej wątpliwości, że tylko przez naradę ludzi dobrze rozumiejących obecne położenie klubów wioślarskich możemy dojść do konkluzyj wyjaśniających nasz horyzont przyszłości. O to przecież przede wszystkim chodzi.

Wł. Długoszewski





Fragment z regat w Los Angeles.

O Aurze-zwodnicy, regatach „Wisły" i regatach A.Z.S.

Ktoś, kiedyś — nie pamiętam już zresztą kto i kiedy — powiedział, że wiatr to poprostu wynik splątania się linii izobarów na mapie synoptycznej w filuterne kółko oznaczone zwykle literą N lub W: niż lub wyż. Jeśli to zabawne określenie jest prawdą — a niewątpliwie szczyptę prawdy zawiera — to trzeba przyznać, że ta częstokroć dziwnie powyginana, niewinna (napozór!) pętelka może stać się przyczyną różnych kłopotów i ciekawych zjawisk. Jakich? — o tym właśnie pragnę napisać.

Nie dawniej jak przed siedmiu tygodniami rozsiadło się owo kółko na karcie synoptycznej i szerokim kręgiem objęło Polskę. Znaleźliśmy się w swerze wyżu barometrycznego. Był właśnie tydzień przedregatowy: w najbliższą niedzielę miały się odbyć regaty organizowane przez sekcję żeglarską Kl. Wiośl. „Wisła". Na przystaniach ruch. Początek tygodnia, to jeszcze wyjazdy treningowe, potym już tylko wyciąganie jolek na brzeg, gruntowne mycie, szmerglowanie, wreszcie lakierowanie i na koniec polerowanie różnymi tajemniczymi płynami o dziwnych, tylko dla wtajemniczonych zrozumiałych, nazwach jak „mleczko" czy „kakao". Jednym słowem, przygotowania pełną parą, a w międzyczasie długie, niekończące się dyskusje i dociekania na temat: kto, z jakiego klubu i na jakim jachcie? — obliczanie szans własnych i przeciwnika.

Wreszcie, niedziela i... rozczarowanie: regaty odłożone! Na maszcie startowym flaga N, na Nowym Świecie tłumy spacerowiczów cieszą się: mają przecież swoją osławioną „polską złotą jesień". Jedynie żeglarze są trochę smutni — im trzeba wiatru, a tu zamiast wiatru jakieś tam lokalne, termiczne zaburzenia na nic nie przydatne.

Tak minął tydzień. Następna niedziela — to samo, z tą tylko różnicą, że niema już wyjazdów treningowych i nie ma przygotowań. Zapał przygasa, brak również dyskusyj. I słusznie, bo o czym tu mówić, kiedy wszystko co było do powiedzenia zostało już sto razy powiedziane. Poprostu znika zainteresowanie, kończy się temat.

A tymczasem złośliwy los gotuje nową niespodziankę. Niewinne (napozór!) kółko na mapie wędruje stopniowo na południe: wyż przesuwa się. Z jego północnej krawędzi spływają masy powietrza. Robi się wiatr, ale jak na złość, wiatr z kierunków południowych. Regaty są znów niemożliwe. Wystarczy puścić jachty, a w pierwszym przewężeniu, pomiędzy brzegiem a mielizną, zrobi się taki tłok, że nikt lub prawie nikt nie minie znaku nurtowego. Jachty lawirując pod wiatr i pod silny w tym miejscu prąd zbiją się w gromadę utrudniając sobie i tak już trudne przejście.

Wśród żeglarzy wyczuwa się zmianę nastrojów: obojętność ustąpiła miejsca zniecierpliwieniu. Odzywają się głosy, by urządzić regaty bez względu na warunki — „Przecież ktoś jednak minie pierwszy baken! Da mu się nagrodę i będzie wreszcie koniec tej całej zabawy!" Mimo to komisja Kl. „Wisła" decyduje się regaty odłożyć.

Dalej nie warto już opowiadać, bo dalszy ciąg był taki sam jak i poprzedni. Klub „Wisła" uległszy pogodzie, przez trzykrotne odkładanie regat stracił wszystkie swoje terminy zapasowe. Teraz przychodzi kolej na Jacht Klub AZS. Ale z wiatrem nic się nie zmienia, jest nadal nieprzychylny, kręci się sam, obraca chorągiewką wskaźnika przechodząc przez wszystkie możliwe kierunki południowe. Nadchodzą przelotne zachmurzenia; w sumie jednak regaty znów trzeba odkładać przez dalsze dwie niedziele. Teraz sytuacja odwraca się: Jacht-Klub AZS. traci terminy, a zdobywa je ponownie sekcja żegl. Kl. „Wisła". Jednocześnie pogoda, ogólnie rzecz biorąc, zaczyna się psuć, a dla żeglarzy poprawiać. Zachmurzenie wzrasta, spadają deszcze, wiatr obraca się na zachód.

Nakoniec po pięciotygodniowym odkładaniu, dnia 9 października odbywały się regaty „Wisły", ale regaty jakie dziwne. Ich cała emocjonalna strona została przeżyta przed kilku tygodniami, teraz został tylko sam suchy fakt wyścigu. Regaty straciły swój wyraz, straciły oblicze: okres przedregatowy i sam wyścig zostały rozerwane długą przer-

wa. Nagromadzone napięcie zamiast wyładować się w krótkim momencie wyścigu, rozproszyło się w tygodniach oczekiwania. Szerokie pojęcie regat: kompleksu emocji, nadziei, niepokoju i wreszcie wyścigu, zostało zwężone do pojęcia regat — tylko wyścigu. Oto co zdziałała pętelka z literą W skreślona ręką meteorologa na mapie. Stworzyła nowy typ regat o słabym zabarwieniu emocjonalnym. Tyle o Aurzezwodnicy.

A teraz o regatach. Ranek jest zimny i wietrzny. Silny porywisty wiatr pędzi z zachodu ciężkie ławice chmur. Ludzie opakowani swetrami i wiatrówkami wkładanymi po kilka na raz wyglądają grubo i nieprzystojnie; wydaje się jak gdyby nawet sternicy małych „piątek“ mieli odpowiednią wagę olimpijską. Specjalnego entuzjazmu nie widać.

Linia startu jest bardzo ciekawa. Wychodzi od pomostów w poprzek Wisły. Po drodze natrafia na wązki pasek głębszej wody jeszcze przy brzegu, dalej przecina szeroko rozsiadłą mieliznę, zajmującą środek rzeki, a której najpłytsze, miejsce, oznaczone białym „dudkiem“ (bakanem), znajduje się jeszcze niemal w strefie startowej. Lewy kraniec linii musi przedzierać się przez pas głębokiego nurtu, by wreszcie osiągnąć praski brzeg. Szczęście, że wiatr jest silny, bo inaczej jachty znajdujące się na środku linii spływały by, znoszone prądem, na znajdujące się w zapleczu linii płycizny.

Ale wiatru nie brak, mają więc go pod dostatkiem startujące najpierw dziesiątki. Jest ich kilkanaście (nie wszystkie przybyły na start), żeglując zwartą grupą kierują się po granicy nurtu i płycizny pod następną mieliznę, która szerokim łukiem zamyka koryto Wisły zostawiając tylko ciasną gardziel silnego prądu pod warszawskim brzegiem. Już pod tą pierwszą mielizną następują pewne przesunięcia. Lepsze jachty zaczynają stopniowo wysuwać się na czoło. Dalej musiały być jeszcze znaczniejsze przesunięcia, gdyż na metę przybyły pierwsze wcale nie te, które miały najlepszy start, po drodze więc musiały stoczyć szereg pojedynków przebijając się przez grupę przeciwników.

Wiatru starczyło jeszcze i dla następnych klas. Niektóre jachty kl. V juniorów miały go nawet za dużo. Taka np. „Kreska“ jacht najniższy o wodnej burcie wysokiej na kilkanaście zaledwie centymetrów, wróciła nawpół zalana wodą z pływającymi w kokpicie podłogami. Na krótko jednak przed samym startem olimpijek wiatr zaczął gwałtownie słabnąć, a w chwili samego startu zabrakło go zupełnie. Olimpijki zamiast przekroczyć linię zaczęły powoli spływać w kierunku grożącej im z tyłu płycizny. Dopiero po chwili nadchodzące podmuchy wypchnęły je na trasę.

Wyścig ten ze względu na wyniki był nader ciekawy. Wprawdzie nie powtórzyła się historia z regat Y. K. P. ale nie mniej uderzającym jest, że w grupie dziewięciu sterników nagrodzonych nazwiska „starych majstrów“ stanowiły mniejszość. Czyżby „zmierzch bogów“?

Z klasą V ogólną wiatr zaczął wyprawiać największe kawały. Start jest naogół słaby — wiatru wybitnie mało. Jachty zaledwie przekraczają linię i leniwo posuwają się naprzód. Wyjątkiem jest „Skrzat“, który żeglując po przykosie nabiera szybkości, pod górną mielizną rozpędza się na dobre i jednym skokiem przebywa czerwony bakan. Jednocześnie wiatr — jak to się mówi — znowu puchnie. Następny jacht ma już poważne kłopoty z minięciem bakanu, ale i on dzięki ostatnim podmuchom mija go wreszcie. Dalej zaczyna się tragedia. Zbliżające się pod osłoną mielizny jachty osiągają bakan. Tutaj jednak jest prąd i płytko. Miecza opuścić nie można, jednocześnie słabiutki wiatr obraca się przechodząc w ostre ćwierć wiatru.

Jachty dryfują i spychane prądem ustawicznie zderzają się ze sobą nie mogąc wykonać zwrotu. Mijają długie chwile i nic się nie zmienia, jachty wciąż tłoczą się w jakby zaczarowanym kręgu czerwonego bakanu. Tymczasem dwaj pierwsi wciąż oddalają się. Ostatecznie przechodzenie linii celu odbywa się w bardzo zabawny sposób. Najpierw długo, długo... nic! Potem „Skrzat“! Po tym znów długo, długo... nic! I wreszcie drugi! Dalej znów przerwa i w znacznie już mniejszych odstępach dalsze jachty.

Takie były te dziwne regaty. Jeśli chodzi o wiatr, to pokazał nam całą skalę siły, od gwałtownych szkwałów do niemal ciszy. Były i wypadki: dwie „S“-ki wróciły z awariami, jedna olimpijka przewróciła się na długo przed startem. Sternik jednak zdążył łódź postawić i pomimo zimnej kąpieli startował. Organizacja naogół dobra, szkoda tylko, że wskutek niedokładnego zapisywania jachtów mijających linię celu trzeba było później odbierać nagrody jednym osobom a dawać innym.

Regaty Jacht Klubu A. Z. S.-u. Mają one już od lat ustalone kilka cech charakterystycznych. Przede wszystkim są to ostatnie regaty w roku. Stanowią więc niejako zamknięcie sezonu żeglarskiego na Wiśle. Drugą cechą jest ilość zgłoszeń — zawsze największa. Gdy w zeszłym roku naliczono ich 90, to w tym roku 105. Przyrost ten obrazuje więc w pewnym stopniu tempo rozrastania się żeglarstwa w Warszawie. Prócz tego regaty „azetesiackie“ wyróżniają się specjalnym rodzajem trasy. Jeśli pominiemy regaty długodystansowe Warszawa — Modlin organizowane przez O. Y. K., to okaże się że wszystkie inne pod względem rodzaju trasy są identyczne. Zawsze i wszędzie jachty startują z przed pomostów danego klubu w górę rzeki, osiągają boję zwrotną skąd powracają przechodząc linię celu dziobem wdół rzeki. Do tego ogólnie przyjętego szablonu A. Z. S. wprowadził przed kilku laty pewną inowację. Oto zamiast jednej boii ustawia się kilka, powyżej linii startu w odległości paru kilometrów i jedną boję przed linią. Jachty wychodząc ze startu żeglują w górę do odpowiedniej, oznaczonej w programie boi, stamtąd zawracają i osiągnąwszy znak zakotwiczony poniżej linii żeglują powtórnie w górę. Dzięki takiemu rozstawieniu bojek, jachty przechodzą kilkakrotnie przed stanowiskiem Komisji regatowej. Stale więc w polu widzenia komisji i zebranych na pomostach gości znajduje się jakaś grupa łodzi — regaty stają się bardziej widowiskowe. Nie ma więc tego, że po strzale jachty giną za zakrętem, by ukazać się ponownie dopiero po upływie dłuższego czasu. Stale jest ruch, stale na wodzie coś się dzieje. Walkę zawodników można obserwować w trzech zasadniczych momentach: na starcie, przy boi zwrotnej i u linii-celu.

Rzecz prosta takie ułożenie trasy ma swoją wadę — oto niesłychanie utrudnia i komplikuje pracę komisji. Trzeba przecież wypuszczać startujące łodzie, notować koń-



„Dar Pomorza“ pod Oksywiem.

czące wyścig, liczyć które jachty kończą dopiero pierwsze okrążenie, a które już zbliżają się do mety i t. d.

Czasem zmieniający się wiatr sprawi, że najprecyzyjniej obmyślony plan zawodzi i zjawia się konieczność opóźniania niektórych startów czekając, aż przechodząca przez linię poprzednia klasa uwolni strefę startową.

Trudności jest więc dużo, ale cóż robić, niema na to rady. Ostatecznie przecież komisja jest po to, żeby się trudziła — niech się tedy trudzi.

Jeśli chodzi o warunki regat A. Z. S.-u zorganizowanych w niedzielę dn. 16 b. m., to nie były one bardzo pomyślne. Doskonale zapowiadający się w ciągu tygodnia wiatr zawiódł. Rano było go dosyć potem zaś, od południa, stopniowo coraz mniej. Porozciągane w przewidywaniu silnego wiatru trasy okazały się dla klas startujących nieco później, zbyt długie. Z konieczności trzeba było wywieszać przed niektórymi startami flagę S — sygnał skrócenia trasy, tymbardziej że takie np. łodzie klasy V startowały aż w trzech wyścigach, zachodziła więc obawa, że sternicy nie zdążą się przesiąść na czas. Wreszcie pod koniec regat wiatr osłabł tak dalece, że wyścig klasy C za zgodą delegatów P. Z. Ż. i klubów przerwano już po pierwszym okrą-[illegible]

Regaty rozpoczęte o godzinie 10-ej skończyły się w godzinach popołudniowych, a wraz z nimi skończył się tegoroczny sezon regatowy.

Bogusław Kaliński

P. S. Na wypadek gdyby kogoś zdziwiły pierwsze słowa tytułu nadające mu nieco baśniowy charakter, przyznaję się, że zaczerpnąłem je z przemówienia przewodniczącego Kom. Regat. Kl. „Wisła". A zrobiłem to, bo malują doskonale przyczynę wszystkich kłopotów organizatorów regat żeglarskich na Wiśle. *B. K.*

W Ośrodku morskim Yacht Klubu Polskim w Gdyni

Pojechało nas do Gdyni około 40 osób, czterdziestu zapaleńców, miłośników morza i sportu żeglarskiego. Zabraliśmy się do pracy pełni zapału, żądni nauczenia się jak najwięcej i jak najszybciej. O 8 rano byliśmy już w porcie i poprzydzielani na odpowiednie jachty uczyliśmy się taklować. Kłopot to był początkowo z tyloma linami, bagstag mylił się z topenantą; foka szot z szotem kliwra, podciągało się w górę szponę to gafel leciał na głowę. Nareszcie jednak „Witeź", „Junior" i „Temida II" stanęły pod żaglami. Pada rozkaz „cumy rzuć!" i po raz pierwszy odbijamy od brzegu, wypływając na zatokę. Ster dostaje każdy z załogi po kolei. Jachty kierowane jeszcze niewprawnymi rękoma posuwają się jak kaczki, zostawiając na wodzie smugę nierówną, zygzakowatą. Na komendę do zwrotu przez sztag, każdy zajmuje swoje stanowisko, powtarza i wykonuje rozkaz, — Jest prawy foka szot wybrać, [illegible] jest lewy bagstag wybrać. Żagle pozbawione przez chwilę wiatru łopocą aby znowu wypełnić się wiatrem i pracować dalej niezmordowanie. I tak przez tydzień rano i popołudniu odbywamy ćwiczenia taklowania, [illegible] manewrowania jachtami. A po tygodniu „Wujek" tj. p. Dembowski i p. Wolff, oznajmili nam że jesteśmy wystarczająco już przygotowani do dłuższej wycieczki na pełne morze. W sobotę po południu przy słabym wietrze Nord-Ost „Witeź" i „Temida II" wylawirowały z portu biorąc kurs na Hel, gdzie mieliśmy zatrzymać się na noc. Niestety z powodu niepomyślnego wiatru, musieliśmy robić hals głęboko w zatokę. aby dopiero następnym wejść do portu helskiego. Już zaraz po wyjściu z Gdyni przegonił nas „Witeź" i po godzinie całkiem zniknął nam z oczu, ku naszej zazdrości. Po nocy spędzonej na Helu ruszyliśmy o 8 rano w dalszą włóczęgę. Mijamy boję helską i bierzemy kurs na pełne morze. „Witez" jak zwykle jest już daleko przed nami ledwo widoczny. Na trawersie Jastarni „oko" melduje jacht pod banderą angielską. Domyślamy się, że jest to jacht lorda Coopera zdążający z wizytą do Gdyni. Kapitan nasz podaje komendę „do salutu" i po chwili bandera nasza powoli opuszcza się pozdrawiając jacht angielski.



Nauka „śróbki" na bęku.

Ponieważ większość załogi „Temidy II" żegluje po raz pierwszy po Wielkim morzu, więc nasi kapitanowie zażądali od nas złożenia okupu Neptunowi. Następnie musieliśmy się poddać ceremonii chrztu morskiego [illegible] więc skakać na czworakach po pokładzie dookoła masztu. aby złe duchy nas opuściły, po czym Neptun (Kpt. Wolff) nadawał odpowiednie imiona morskie jak Miś, Wydra, Łapiduch, Lady Topenauta.

Najgorsze dopiero nas czekało. Oto wśród pisków, krzyku, śmiechu, każdego z nowoochrzczonych wiązano liną i spuszczano na parę minut do morza. Słony chrzest skończył się wypiciem przez nowych wilków morskich kieliszka wina. W czasie tej wesołej zabawy czujne „oko" melduje jakiś jacht na kursie, posuwający się wolno bez grota, tylko na foku. Zbliżamy się i ku naszej radości (nie było to ładnie z naszej strony) poznajemy „Witezia". Okazuje się że pękł im grot i tak na foku o jednym szocie (drugi się urwał) jadą biedacy już kilka godzin. Mijamy „Witezia" i robimy hals, aby wjechać do portu we Władysławowie nareszcie pierwsi. Lecz niestety złośliwy los spłatał nam figla i ku naszej rozpaczy, przy samym wejściu do portu minął nas triumfujący i napuszony „Witeź". Klęska „Temidy II" uwieczniona została w odpowiedniej odzie śpiewanej z radością przez załogę „Witezia".

„Witeź" pokonany prosi ją aby
do portu go wprowadziła.
Trza było widzieć dumę tej baby.
Jak bezan se napuszyła.

Robi zwrot po zwrocie czasu nie marnuje
z radości załoga pieje.
Lecz „Witeź" z fokiem o jednym szocie
przed nimi do portu wieje".

W następnych tygodniach, oprócz wyjazdów na zatokę, nauki sterowania, czekały nas jeszcze godziny wykładów teoretycznych, jedne mniej drugie więcej ciekawe. Nikt jednak napewno nie nudził się na godzinach ćwiczeń z mapami morskimi. Niedowiary ile z takiej jednej mapy można wyczytać ciekawych rzeczy. Opowiada nam ona o tragediach rozbitych na skałach statków, których wraki zaznaczone są dla przestrogi. Zda się, że mapa taka cała migoce światłami latarń czerwonych, zielonych, białych, wybłyskowych, gasnących, zda się, że dzwoni, jęczy tym dziwnym i przejmującym głosem boi morskich. Zdaje się, że to już nie mapa, ale skrawek szaro-zielonego morza, który przemawia do nas swymi wszystkimi barwami i głosami. Z jaką ciekawością i przyjemnością szukało się na mapie najlepszego wejścia do Helsinek czy Sztokholmu. Pragnęliśmy nauczyć się jak najwięcej, aby jak najprędzej linia wykreślona naszą ręką na mapie, stała się rzeczywistym naszym kursem w najbliższym rejsie.

Barbara Skowrońska

Ze wspomnień czarnomorskich

Galacz. — Wspaniały i dziwnie znajomy widok. Tak w wyobraźni przedstawiałem sobie miasto tureckie ze wschodnim swym urokiem. Niewiem dlaczego przyszło mi to wówczas na myśl. Ryk syren okrętowych uzupełniał fonetycznie widok, dając wrażenie życia prawdziwie portowego miasta.

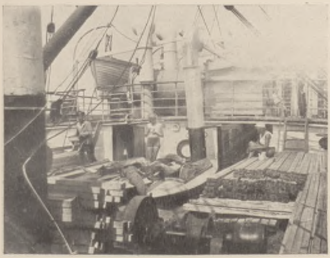
Z głuchymi dźwiękami, dochodzącymi z Galaczu, łączy się monotonny choć silny stukot motoru, wprawiającego w ruch pompę, nawadniającą pobliskie winnice. Pompa taka jest czynna przez całą dobę. Jej konstrukcja przedstawia się nader interesująco. Mnóstwo czerpaków, umieszczonych na obracającym się bezustannie kole, nabiera wodę z rzeki. Poczym dzięki obrotowi koła, czerpaki wylewają swą zawartość w specjalne koryta, które odprowadzają wodę w [illegible] dawała się słyszeć nawet przez sen.

Wczesnym rankiem ujrzeliśmy w całej krasie Dunaj. Nic dziwnego, że wieczorem nie widzieliśmy granic wodnych. Dunaj w tym miejscu rozlewa swe wody bardzo szeroko i ukazuje całą swoją wielkość. Jeszcze raz normalnym trybem odśpiewaliśmy pieśń poranną na wodzie, jeszcze parę godzin wiosłowania i „zawinęliśmy" do portu. Ponieważ chcieliśmy spędzić kilka dni nad morzem, a podróż limanami Dunaju zajęła by nam około 4 dni, zadecydowaliśmy, że z Galaczu pojedziemy okrętem do Konstancy, a stamtąd morzem do ostatecznego celu podróży — Eforii.

Nieszczęście chciało, że okręt do Konstancy odszedł przed godziną, a drugi miał odejść następnego dnia, rano. Zmuszeni więc byliśmy pozostać w Galaczu przez całą dobę. Skorzystaliśmy z okazji, by zwiedzić port i miasto. Już przy wjeździe do portu, zwrócił naszą uwagę luksusowy żaglowiec motorowy. Na boku złocistymi literami lśnił napis: „Regele Carol II". Jak się okazało był to spacerowy królewski jacht. Urządzenie wewnątrz luksusowe. Tabliczka firmowa opiewała jakąś angielską fabrykę w Glasgow. Ze względu na dość wysoki poziom żeglugi rumuńskiej, spodziewać by się należało tabliczki z firmą krajową. Jeszcze parę okrętów godnych uwagi, a reszta to wybitnie handlowe, mniejszych rozmiarów, nie wzbudzające swym wyglądem zewnętrznym podziwu. Na molo grupki gapiów, ciekawie obserwujących polskich przybyszów. Poza tym cisza. Na schodkach do Dunaju, rybacy z sieciami na kijach, zarabiający na swój chleb powszedni. Ruchem jednostajnym zanurzają kij z siecią do rzeki, z wysiłkiem ciągną go do góry, by złowić jedną lub dwie małe rybki.

Sam Galacz w godzinach południowych przypomina wymarłe miasto. Żadnego ruchu. Nieliczni przechodnie sennie poruszają się po ulicy. W restauracji obiadu jeszcze niema. Pora obiadowa zaczyna się około godz. 6-tej. W południe za gorąco na spożywanie ciepłej strawy. Wygląd zewnętrzny domów dość miły. Niema budowli, zwracających szczególną uwagę. Parę niezbyt okazałych cerkwi i nic poza tym.

Okazuje się znów, że przejazd okrętem nie jest sprawą łatwą. Traktowany jest bowiem tutaj jako wyjazd zagranicę. Sprawa zniżki na przejazd też ma dla nas niebylejakie znaczenie. Zwróciliśmy się do kapitana portu, lecz nic nam pomóc nie mógł. Dlatego też na tym większą naszą wdzięczność zasłużył polski konsul honorowy w Galaczu p. Pope, który przyszedł nam z wybitną pomocą, dzięki



Na statku w drodze do Konstancy



Odpoczynek nad brzegiem.



Na granicy rumuńskiej.



Składanie kajaków w Kołomyi.

czemu wszelkie formalności załatwiono szybko i pomyślnie.

Zbliżał się wieczór. Obładowani wiktuałami wracaliśmy z miasta na okręt towarowy „Durostor", który szedł z drzewem i cukrem do Aleksandrii. Tym okrętem mieliśmy odbyć podróż do Konstancy.

O zmroku Galacz w sposób przedziwny odżył. Z nadbrzeżnych kawiarenek zaczęły dochodzić do uszu donośne dźwięki muzyczne. Oryginalna muzyka. Niby zwykłe melodje taneczne, lecz drgające tętnem życia marynarskiego, życia impulsywnego i porywającego wszystko za sobą. Teraz dopiero ujrzeliśmy prawdziwe miasto portowe. Czyż można było oprzeć się pokusie zajrzenia do kawiarenek, zobaczenia bawiących się marynarzy. To też wybraliśmy się z kolegą na taki przegląd.

Rzeczywistość już nie przedstawiała się tak ponętnie. Przed jednym z podrzędnych szynków siedział chińczyk z żoną, prawdopodobnie właściciel. Uchylamy drzwi. Nic nie widać. Chmury dymu tytoniowego przesłaniają wszystko. Dopiero później widzimy pary tańczące w głębi. Trafiliśmy akurat na jakieś zajście, niepozbawione rękoczynów, więc też ulotniliśmy się czemprędzej. Idziemy do drugiej tawerny. Tu już spokój. Ale i życia wcale nie widać. Fordanserki fantastycznie wydekoltowane oczekują gości. Prosimy o wino. Jedna z nich, najmożliwiej się prezentująca, usiłuje z nami nawiązać rozmowę. Zaczęło się jak zwykle od papierosa, a potem pytanie, „kim jesteśmy"? Jakim językiem rozmawiamy, francuskim, niemieckim, angielskim czy innym?" Aż dziw, że taka sobie fordanserka posiada znajomość tylu języków. Lecz to przecież jej główny walor na rynku międzynarodowym. Jednym słowem życie portowe odarte z form nadanych przez wyobraźnię nie przedstawiało szczególnego uroku. To też niebawem wróciliśmy na okręt. Muzyka miała dla nas już inny dźwięk. Mimo to, czar miasta portowego pozostał w naszej pamięci, do dzisiaj.

Rankiem przybyło kilku pasażerów i rozpoczęła się podróż. Trudno coś powiedzieć o pięknie kanałów w delcie Dunaju. A jednak bardzo żałowaliśmy zaniechania tutaj jazdy kajakami. Po drodze widać kilka pomników nad brzegami rzeki. Przypadkowi znajomi, studenci rumuńscy, których mieliśmy przyjemność poznać na okręcie, objaśnili, że są to pomniki na cześć poległych podczas wojny światowej. Znów kanały. Sulina. Wysiadamy na ląd. Obiad. Zupa jarzynowa a raczej rybna. A może nawet wielorybia. Słowem: paskudztwo.

Przy wejściu na pokład, prawie każdy z Rumunów, zaopatrywał się w pestki. My również. Mieliśmy później przyjemne zajęcie. Tymczasem zainteresowania nasze przeniosły się w innym kierunku. Wjeżdżaliśmy na morze. Oprócz naszego okrętu, w pobliżu znalazł się drugi. Czytamy na rufie: „Bucuresti". Kapitan okrętu wydaje rozkaz dokonania oficjalnych czynności. Zostaje zdjęta z rufy flaga rumuńska. Znajdujemy się na morzu międzynarodowym. Dla podkreślenia tego uroczystego momentu, zarzucamy na krótko kotwicę. „Bucuresti" wykonywuje to samo. Okręt mile kołysze się na fali. Rozlega się sygnał syreną i jedziemy dalej.

Zapadła cudna noc księżycowa. Hen od morza lśni ku nam złocista droga. Odbicie księżyca. Przy samym okręcie przerywa się często by ukazać czarne głębie wzburzonych fal. Załoga okrętowa wypoczywa. Wyciąga z kajut bałałajki i melodyjnym głosem śpiewa rosyjskie pieśni. Czarowna noc i miły śpiew, przyjemnie nastrajają. Ułożeni do snu na pokładzie, przez dłuższy czas chłonęliśmy te tony muzyczne, z uczuciem rzadko odczuwanego sentymentu. Jakby przez sen słyszeliśmy jeszcze muzykę salonową, na mijanym okręcie spacerowym. Spojrzeliśmy potem na jakieś światła, rozrzucone w stronę lądu i zaraz zmorzył nas sen.

Okazało się rano, iż światła na lądzie to Konstanca. Staliśmy w porcie. I znów straż celna, formalności z tym związane. Wyładowanie kajaków i podniosła chwila spuszczenia ich na morze. Lecz przed tym musieliśmy wszyscy, na żądanie strażników, udać się do Kapitanatu Portu. Konstanca to duży port morski, zbudowany nowocześnie, przystosowany do dużego obrotu handlowego. Na okrętach zakotwicznych w porcie można było dostrzec różne flagi państwowe: włoską, niemiecką, turecką, egipską, grecką i inne.

Rozpoczynaliśmy ostatni w naszej wędrówce etap, morzem z Konstancy do Eforii. Opuszczamy port, sunąc wprawdzie po wodzie zupełnie spokojnej, lecz zato z niepokojem w sercu. Narazie niema żadnego niebezpieczeństwa. Szmaragdowa woda zdaje się niczym nie grozić. Stopniowo jednak spostrzegamy, że kajak, który w pobliżu nas się znajduje, albo wznosi się o trzy metry do góry, albo my nad nim górujemy. Podobno do wszystkiego człowiek się przyzwyczai. Niebawem i większe fale stawały się dla nas fraszką. Przy wjeździe do portu, na redzie stał okręt, o flagach polskich „Polonia". Jedziemy przywitać rodaków! Musieliśmy się jednak dobrze napracować, (bliskość okrętu była złudzeniem) zanim dotarliśmy w pobliże. „Czołem rodacy!" wykrzyknęliśmy, wznosząc na przywitanie wiosła do góry. — „Czołem"! „A dokąd jedziecie?" „Do Eforii" — „A skąd?" „Z Warszawy" — „A z jakiego Klubu?" — „Z

„Wisły" — „To do zobaczenia w Warszawie — odwiedzimy was w „Wiśle"!

Jedziemy naprzód. Znika w oddali Konstanca, ukazują się malowniczo położone brzegi. Szukamy Eforii. Zdaleka widać jakąś miejscowość. Tłum ludzi na plaży. To pewno Eforia. Kierujemy się na brzeg. Z oddali słychać podniesione głosy. Wszyscy zwracają się ku morzu. Zauważyli nas. Przybijamy do brzegu wśród nieopisanej wrzawy dzieciarni, która nas przyszła witać ze swymi kierownikami. W ten sposób dziatwa rumuńska manifestowała sojusz braterski polsko-rumuński. Lecz okazało się, że jest to miejscowość letnisowa Adidżia, gdzie znajduje się obszerny pensjonat Ministerstwa Zdrowia dla niezamożnej dziatwy. Żegnani z żalem przez kierowników Zakładu, płyniemy dalej. Znów zbiorowisko ludzi. Eforia. Przybijamy do brzegu. Pierwsi witają nas Polacy, uczestnicy wycieczki z Grodna. Znalazła się i nasza znajoma para ze Śląska, która opuściła nas w Bacau. Opowiadali nam o swoich przygodach. Podczas podróży limanami, napotkali pierwszy spływ oficerów rumuńskich po Dunaju do Morza Czarnego. Spływ łodziami wioślarskimi. Rumuni podziwiali wielce ryzykowny zamiar przebycia przestrzeni z Suliny do Eforii morzem i odradzali, jak mogli. Nasi skorzystali z gościnności oficerów i byli podejmowani bardzo serdecznie. W Eforii natrafiliśmy na C. I. W. F. rumuński tak zwany A. N. E. F. (Academique Nationale Education Fisyque). Tam też stołowaliśmy się przez cały czas pobytu nad morzem. Kierownik A. N. E. F. p. generał Badulescu był dla nas tak uprzejmy i troskliwy, że podbił sobie przepełnione wdzięcznością nasze serca. Jest on wielkim przyjacielem Polski, którą zna dobrze. Przebywał u nas przez pewien czas. Łączą go węzły znajomości z szeregiem naszych wybitnych oficerów, a zwłaszcza z p. majorem Wł. Sekundą, przewodniczącym Polskiego Związku Kajakowego. Pan generał Badulescu kilkakrotnie nas odwiedzał w naszym obozie nadmorskim. Wspólnie dokonywane zdjęcia fotograficzne nad morzem i na terenie ANEF stanowią dla nas miłą pamiątkę. Podczas pierwszej wizyty zostaliśmy zaproszeni przez pana generała na lampkę wina, która niejednemu zaszumiała w głowie. Wręczyliśmy wtedy p. generałowi proporczyk klubowy, jako wyraz wdzięczności polskich sportowców.

Panu Generałowi spodobały się bardzo nasze kajaki i namioty, które w Rumunii wogóle są mało znane. Sport wodny rumuński znajduje się bowiem wciąż jeszcze w powijakach. Po drodze nie napotkaliśmy nawet śladu turystyki wodnej. A szkoda, bo warunki ku temu są pierwszorzędne. To też pan generał oświadczył, iż zamierza zamówić pewną ilość kajaków-składaków w Polsce, i spopularyzować wśród młodzieży rumuńskiej zamiłowania do sportu wodnego. Dzięki wstawiennictwu p. generała, uzyskaliśmy zniżone opłaty na równi ze studentami rumuńskimi w jadłodajni A. N. E. F. Przyznano nam również zniżki kolejowe do Bukaresztu i do granicy Polski. To też po powrocie, Zarząd Klubu przesłał panu generałowi Badulescu serdeczne podziękowanie za okazane nam względy.

Wyrazy wdzięczności należą się również pannie Marcie Mihalache, studence rumuńskiej, za prawdziwą matczyną pomoc, okazywaną nam przy każdej trudności.

Podczas pierwszego obiadu byliśmy serdecznie powitani przez studentów rumuńskich okrzykiem: „Czołem Polska!" Wzajemny nastrój był zawsze serdeczny. Należy stwierdzić, iż sojusz polsko-rumuński cieszy się dużą popularnością wśród młodego pokolenia.

Pobyt nad morzem uprzyjemnialiśmy sobie wszelkimi sposobami. Jedni zabawiali się flirtem ze studentkami rumuńskimi. Inni wyjeżdżali na południe Rumunii — Balciku, by podziwiać tamtejsze osobliwości przyrody.

Okres od 20 do 28, minął jak jedna chwila. 29-go zmuszeni byliśmy zwinąć obóz i drogą przez Konstancę udaliśmy się do Bukaresztu. Tu zatrzymaliśmy się również w gmachu ANEF, gdzie kwatery przydzielono nam bezpłatnie. Stolica Rumunii—to miasto wcale nowoczesne, posiada dzielnice wybudowane z dużym zmysłem estetycznym. Wszystko tutaj stanowi harmonijną całość. Wszędzie czysto i schludnie. Taksówki nowoczesne, tanie i liczne. Z ciekawszych objektów, na uwagę zasługuje pałac królewski Karola II, park tegoż imienia, grób nieznanego żołnierza w parku Karola I-go oraz muzeum wojskowe. Ozdobą parku Karola II jest tryskająca fontanna na jeziorze, oświetlona kolorowo. W nocy tworzy bajkowy obraz. Woda mieni się, jak różnobarwna tęcza.

W drugim dniu pobytu w Bukareszcie złożyliśmy kurtuazyjną wizytę w poselstwie polskim. Popołudniu wiązanką kwiecia, oddaliśmy hołd nieznanemu żołnierzowi rumuńskiemu. Przy tej okazji wywieszono specjalnie flagę polską przy grobie, a podczas składania wiązanki oprócz wyższych oficerów rumuńskich, asystował pluton honorowy. Następnie zwiedziliśmy muzeum wojskowe. A na trzeci dzień rano nastąpił odjazd z serca Rumunii do kraju ojczystego z miłym wrażeniem dobrze spełnionego obowiązku. Sport polski bowiem godnie zaprezentowaliśmy wobec sprzymierzonych sąsiadów.

Henryk Sędzicki.



Obóz nad Seretem.



Grób Nieznanego Żołnierza w Bukareszcie.

Tratwy

Ileż to pięknych widoków i miłych wrażeń obiecuje sobie kajakowiec-turysta, wybierając się na wędrowny obóz wodny.

Na kilka, a nawet kilkanaście dni przed wyjazdem kompletuje swój sprzęt, opatruje kajak, skrzętnie przegląda mapy, przewodniki i różne „szlaki wodne", by udając się w podróż wodną uniknąć lub przynajmniej zredukować do minimum przeszkody, mogące zatruwać życie podczas spływu.

Kanał Augustowski ze swymi jeziorami należy do jednych z piękniejszych zakątków Polski, jest przeto bardzo licznie odwiedzany przez turystów wagabundów wodnych.

Jest jeszcze inny powód, dla którego rzesze wodniaków przemierzają wody kanału i jezior Augustowskich, a mianowicie ten, że kompleks tych wód stanowi bezpośrednie połączenie wielu ciekawych szlaków wodnych z Warszawą.

A więc, czy to z Wigier przez Czarną Hańczę, czy z jezior Grodzieńskich przez Pyrę, Kotrę i Niemen, czy nawet z jeziora Narocz przerzut kolejowy np. z Wilna do st. kol. Niemen, lub z Polesia mkną kajakowcy, jeśli nie do samej Wisły przez Biebrzę i Narew, to przynajmniej do Augustowa, skąd powrót następuje koleją.

Każdy turysta wodny wie doskonale, że w drodze będzie miał przeszkody w postaci młynów, niskich mostków (kładek), jazów lub grobli, ale na tego rodzaju przeszkody jest z góry przygotowany i nie sprawia mu wielkiej przykrości przeniesienie kajaka na przestrzeni kilkunastu czy nawet kilkudziesięciu metrów.

Spróbujmy przejechać Czarną Hańczę (tak pięknie opisaną przez p. W. Miłaszewską) od Wigier do kanału Augustowskiego. Górna część tego odcinka do Głębokiego Brodu jest, poza paru płyciznami (przy niskim stanie wody) zupełnie łatwa do przebycia rzeką, może niezbyt malowniczą z uwagi na brak zalesienia brzegów. Ale od Głębokiego Brodu, gdy rzeka nabiera na swej malowniczości i gdy dalej płynie już przez lasy, zaczyna się tragedia kajakowca — *tratwy*.

Tratwy i flisacy (oryle) dla wielu z nas w chłopięcych latach stanowiły symbol wędrówki po kraju, z zazdrością patrzyło się jak mknęły cicho i spokojnie Wisłą ku morzu. Wielu z nas nie wiedziało wówczas skąd i dokąd płyną.

Obecnie jednak ten „symbol wędrówki" jest na niektórych szlakach wodnych symbolem... ale utrapienia i męki. A dlaczego? Flisacy stali się niepodzielnymi panami wód, którymi spławiają drzewo, niepomni, że z dróg wodnych chcieli by i inni ludzie korzystać, też ludzie pracy, którzy rok cały czekają w dusznych miastach, by choć przez miesiąc, nieraz tylko przez tydzień, oderwawszy się od swej pracy zawodowej, popłynąć nieznanymi wodami, odetchnąć świeżym powietrzem, wolnym od kurzu miejskiego.

Spróbójmy przejechać kajakiem czy też inną łodzią wspomniany odcinek Czarnej Hańczy. Tratwy zgięte w „harmonijkę" barykadują rzekę na przestrzeni kilku kilometrów. W mniemaniu, że ta „barykada" powstała wskutek wadliwego i nieszczęśliwego manewru niedoświadczonego flisaka i że tworzy ją kilka lub kilkanaście przęseł zbitych kloców, kajakowiec przepycha się narazie, sądząc, że przeszkodę pokona. Po kilku godzinach męki przy odsuwaniu tratew i przenoszeniu przezeń kajaka zmęczony, zziajany, oblany potem, pokąsany przez bąki, kajakowiec daje za wygraną i ucieka się do innego środka lokomocji, do koni. I najpiękniejszy odcinek Czarnej Hańczy trzeba ominąć, ładując kajaki na wóz, by okrężną drogą dostać się na lepszą wodę i... wdzięczniejszą. Rzadko kiedy spotka się flisaka, który by chętnie odsunął tratwę, bo tak się dziwnie składa, że flisak którego tratwy zamykają wodę jest... o parę kilometrów wyżej lub niżej rzeki, a spotkamy przy zbitych tratwach twierdzi, że jego drzewo jest w porządku i nie tamuje ruchu na wodzie, a te tratwy porzucone w bezładzie [illegible] on ich nie ruszy, za to chętnie pomoże przenosić kajak lub przewieźć, oczywiście nie bezinteresownie... Ale czy taka podróż pójdzie kajakowi „na zdrowie" i czy właściciel jego rozporządza większą gotówką i tak długim urlopem, by żółwim krokiem posuwać się naprzód? Wspomnieć jeszcze należy, że „władztwo" flisaków na jeziorach Augustowskich jest tak bezceremonialne, że potrafili oni całkowicie zamknąć zwężoną część jeziora Mikaszewo, przejście o szerokości ponad 200 m.



Mozolne rozpychanie tratew.

Czy przepisy o ruchu na wodach śródlądowych nie dotyczą spławiających tratwy? Czy tratwy „zbite w harmonijkę" na przestrzeni np. 5 km. przejdą prędzej przez kanał i śluzy, niż taka sama ilość tratew rozciągnięta na 7 czy nawet 10 km., ale w jednym rzędzie i z pozostawieniem wolnego przejazdu?

I nic dziwnego, że flisak i tratwa są postrachem turystów wodnych i że z tego powodu dochodzi często do niemiłych scysyi między kajakowcami i flisakami, którzy, jeżeli robią przejście wśród tratew, czynią to jak z łaski.

Czy tego rodzaju trudności na trasie nie wpływają na zmniejszenie ruchu turystyczno-wodnego przynajmniej w omawianych miejscowościach? Śmiało można odpowiedzieć, że tak.

Na jednej ze śluz kanału Augustowskiego, śluzowy na pytanie ile kajaków i łodzi sportowych przeszło przez śluzę w roku bieżącym, a była to już połowa lipca, odpowiedział: „pięćdziesiąt par". A jak było w latach ubiegłych? Odpowiedź padła — „czterysta do pięciuset".

By nie być przesądnym, że tylko przeszkody w postaci tratew wpłynęły na taki raptowny spadek amatorów turystyki wodnej na jez. Augustowskich, należy przypuścić, że jeszcze inne powody przyczyniły się do tego spadku frekwencji, jak np. spływy po nowych trasach, brak odpowiednich zniżek kolejowych lub t. p.

W każdym bądź razie można powiedzieć, że przeszkody w postaci tratew i związana z tym obawa przed przeciąganiem kajaków po sękatych klocach, mogły się w pewnym stopniu przyczynić do omijania Wigier, Czarnej Hańczy i jez. Augustowskich.

Polski Związek Kajakowy, dbały o wygody rzesz kajakarskich ma tu wdzięczne pole do działania, interweniując u odpowiednich władz Urzędów Wodnych, w celu jak najszybszego uregulowania spraw wolnego przejazdu po wodach, którymi spławia się drzewo.

Znikły by niezadowolenia turystów-wodniaków, a skargi flisaków, dotychczas nieuzasadnione, że „niedobrzy kajakowcy" przecinają im druty, wiążące kloce tratew, które zmuszeni są powtórnie wiązać, co oczywiście przysparza im dużo kłopotów i dodatkowej pracy.

Znikła by zmora niepewności — jechać na Wigry, Czarną Hańczę i jez. Augustowskie — czy nie jechać.

E. P.

Zamknięcie sezonu sportów wodnych w K. S. „ZUAW" w Warszawie

Wykorzystany przez członków Klubu piękny sezon letni został w dniu 2.X.br. zamknięty, ustępując miejsca sportom zimowym.

Na chwilę przed godziną 12-tą wyczekiwano zapowiedzianego przyjazdu Pana Ministra Spraw Wojskowych Generała Kasprzyckiego Tadeusza. Nie przyjechał. Poważna chwila, jaką w dniu tym przeżywał cały naród polski nie pozwoliła mu na odwiedzenie naszego Klubu.

Prezes Klubu kol. Buckiewicz Władysław w dość obszernym przemówieniu zilustrował życie Klubu z całego sezonu letniego. Na zakończenie, korzystając z powagi dnia i na chwilę przed wkroczeniem naszej armii na odzyskany Śląsk za rzeką Olzą, wzniósł okrzyk na cześć Armii, który zebrani podchwycili i zabrzmiało zdrowym organem piersi sportowych „Niech żyje!".

Po przemówieniu Prezesa, Wiceprezes sportowy kol. Paczesny Stanisław odczytał listę nagrodzonych członków za wyczyny turystyczne i zasługi położone dla rozwoju Klubu, oraz za obronę barw K. S. „ZUAW" w zawodach sportowych (wioślarskich i kajakowych).

Turyści, wędrując szlakami wodnymi Polski, osiągnęli imponującą sumę 13643 km. Odwiedzając najdalsze zakątki kraju, wielu z nich przemierzając wstęgi wód, połączyło rubieże wschodnich granic Rzplitej ze stolicą.

Największą liczbę kilometrów 1605 przewędrował i zdobył „rekord" Klubu — kol. Zimnowodzki Edward. Za wyczyn ten został nagrodzony przez Klub — pięknym złotym medalem i dyplomem, oraz zdobył po raz drugi nagrodę przechodnią, ufundowaną przez Zarząd Klubu w roku 1935 dla członków zwyczajnych.

Medale srebrne otrzymali: kol. kol. Buckiewicz Maria, Sołowska Helena, Buckiewicz Władysław i Sołowski Władzimierz.

Cała ta czwórka przewędrowała pięknym szlakiem wodnym od Stołpców do Warszawy 905 km.

Medal brązowy otrzymał kol. Minkiewicz Andrzej, żeglując po pięknych jeziorach Bracławszczyzny i rzekach Wileńszczyzny, osiągając 360 km.

Z członków nadzwyczajnych kol. inż. Domański Edward wędruje leniwymi rzekami Polesia i po kolorowych jeziorach Augustowskich, przebywając 883 km. Otrzymał nagrodę pierwszą dla członków nadzwyczajnych w postaci nagrody przechodniej ufundowanej przez kol. inż. Ożgę Mieczysława i kol. Paczesnego Stanisława, oraz mały medal złoty.

Za przyczynienie się do rozwoju Klubu, Zarząd nadał kol. Sołowskiemu Włodzimierzowi — pierwszą klasę wioślarską, a kol. Hamplowi Janowi — drugą klasę wioślarską.

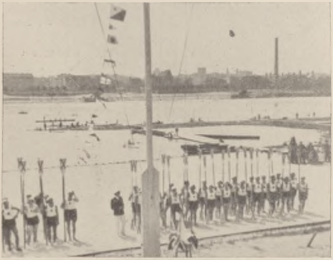
Za propagandę barw Klubu na wodach kraju nadano stopień kajakowca „włóczęgi" — kol. kol. inż. Wrześniowi Wacławowi, Kułakowskiemu Antoniemu, Minkiewiczowi Andrzejowi, Winiarkowi Janowi, inż. Domańskiemu Edwardowi i Żytkiewiczowi Aleksandrowi. Stopień kajakowca-„włóczka" koleżankom: Sołowskiej Helenie i Buckiewiczowej Marii.

Za [illegible] w dowód uznania za pracę instruktorską (wioślarską) wręczono panu Kołacińskiemu Ludwikowi skromny upominek w postaci sztopera. Poza tym za wybitną ambicję sportową nadano szereg dyplomów pamiątkowych kol. kol. z młodzieży sportowej, wioślarzom Sobczyńskiemu Marianowi, Czarneckiemu Antoniemu, Jarzyńskiemu Marianowi, Rybakiewiczowi Mieczysławowi i Zychowi Witoldowi.

Po inauguracji zamknięcia sezonu letniego wieczorem odbył się dancing-bridge, podczas którego bawiono się do godz. 24-ej.

Na tym miejscu pozwolę sobie złożyć podziękowanie tym wszystkim Koleżankom i Kolegom, którzy przez swą pracę sportową przyczynili się do rozwoju Klubu i bronili dzielnie na różnych zawodach wioślarskich i kajakowych barw K. S. „ZUAW".

Stanisław Paczesny



Moment opuszczenia bandery w K. S. „ZUAW"
Fot. Gustaw Wirth



Wycieczka kajakowa na rzece Łani
Fot. Edward Zimnowodzki

Po konferencji kapitanów Warsz. Okr. P. Z. K.

Dnia 11 października rb. odbyła się konferencja kapitanów sportowych warszawskich klubów i sekcyj kajakowych należących do Warszawskiego Okręgu Polskiego Związku Kajakowego.

Była to trzecia z kolei konferencja zwołana w roku bieżącym dla omówienia wszelkich spraw związanych z regatowym sportem kajakowym i jego rozwojem na terenie Warszawskiego Okręgu P.Z.K. — Okręgu, którego istnienie datuje się od 1934 roku, a więc ma za sobą czteroletni okres pracy.

Pracy w dwóch, a raczej w trzech kierunkach: pierwszym wynikającym z założenia Okręgu — organizacyjnym, drugie dwa dotyczą kajakarstwa turystycznego i ściśle sportowo-regatowego.

O ile turystyka kajakowa była od samego początku wdzięcznym polem do pracy, w której nie natrafiono na zbyt wielkie przeszkody (za wyjątkiem 1938 r. — w uzyskaniu zniżek kolejowych dostępnych dla szerokich już dziś rzesz kajakowców-turystów), to ażeby ruszyć z martwego punktu w dziedzinie regatowej, wiele należało włożyć pracy i wysiłków.

Trudno było warszawskim kajakowcom, przyzwyczajonym do beztroskiego życia na swobodzie, trafić do przekonania o ujęciu tego sportu w ramy ściśle sportowe. Nie pomagały tak mocne argumenty: jak wstawienie kajakarstwa do programu Igrzysk Olimpijskich, urządzanie spotkań międzynarodowych, opieka Państwowego Urzędu W.F. i P.W. oraz przyznawanie zniżek kolejowych na zawody na równi z innymi gałęziami sportu. Kajakowy sport regatowy szczególnie na terenie Warszawy w dalszym ciągu traktowany był po macoszemu. Jaskrawym tego dowodem były trudności jesienią ubiegłego roku w zestawieniu reprezentacji Okręgu na Mistrzostwa Międzyokręgowe, gdyż nie można było skleić drużyny składającej się z 7 osób, — z powodu braku zawodników.

Ale zmieniają się czasy i zmieniają się ludzie. Praca kierownictwa sportowego Okręgu rozpoczęta w roku ubiegłym od podstaw na wyniki nie kazała długo czekać. W sezonie letnim r. b. sport regatowy uprawiało na terenie Warsz. Okr. P.Z.K. 10 klubów — 7 warszawskich i trzy z Tomaszowa Mazowieckiego — dysponujących ponad 100 zawodnikami i zawodniczkami.

Niemałą rolę odegrał tutaj kurs szkutniczy zorganizowany w marcu r. b. w Warszawie przez Zarząd Główny P.Z.K., lecz największym czynnikiem poprawy, a raczej rozpoczęcia pracy w sporcie kajakowym jest bezpośredni kontakt ludzi zainteresowanych i wspólne ich zrozumienie dla podjętych przez siebie zamierzeń.

I dziś z nadejściem „złotej polskiej“ jesieni zdawałoby się, że praca jest skończona, względnie na ukończeniu. W rzeczywistości jednak jest inaczej.

W tym miejscu chcę poświęcić kilka słów wspomnianej na samym wstępie konferencji, podczas której nie wracano do przeszłości, lecz zajmowano się przyszłością. Omawiany był plan pracy na okres zimowy i wiosenny. Poruszana była sprawa kalendarza imprez sportowych Okręgu na 1939 r., który musi być przedłożony dość wcześnie, bo w pierwszej połowie grudnia Walnemu Zjazdowi Delegatów Okręgu do zatwierdzenia.

Powrócę zatym do pracy zimowej. Nie polega ona na czczym omawianiu projektów i planów na przyszłość, które w większości wypadków kończą się przy zielonym stoliku, ale przede wszystkim w dotychczasowej ich kondycji. Nad przygotowaniem naszego narybku — tych świeżych sił niezbędnych w życiu każdej organizacji. Osiągnąć to można jedynie przez suchą zaprawę zimową składającą się z gimnastyki, pływania i narciarstwa.

Na pierwszy rzut oka nic trudnego. Jednak biorąc pod uwagę kłopoty finansowe w jakim obecnie znajduje się większość klubów, niektórzy kierownicy sportowi mimo najszczerszych chęci muszą z zaprawy zrezygnować.

To też z wielkim zadowoleniem przyjęli obecni na konferencji zapowiedź urządzenia przez Komisję Sport. Okr. dwa razy w tygodniu gimnastyki dla zawodników, która rozpocznie się od pierwszego listopada i prowadzona będzie do marca roku przyszłego włącznie. Kandydatów na gimnastykę jest obecnie około 50-ciu.

Sprawa pływania zdecydowana będzie w najbliższym czasie, zaś kondycyjne kursy-obozy narciarskie odbędą się w styczniu i lutym w Zakopanym albo Worochcie.

Brak sędziów na regatach kajakowych uzupełniony będzie przez urządzenie kursu sędziowskiego w styczniu. Udział w kursie będą wziąć mogły tylko osoby, które brały udział w pracach komisji sędziowskich podczas regat urządzanych w ostatnim sezonie.

Do niemniej ważnych omawianych spraw zaliczyć należy kwestię budowy odpowiedniego taboru, którego brak daje się dotkliwie odczuwać. Chociaż sprzęt ten nie jest wcale kosztowny w porównaniu ze sprzętem wioślarskim, to jednak na kupno takowego nie każdy może sobie pozwolić. Przytym nadmienić muszę, że wielu zawodników posiada sprzęt własny, przeważnie jedynki.

I w tym wypadku znaleziono wyjście. Postanowiono zorganizować kurs, a raczej warsztaty budowy kajaków regatowych, jednak narazie tylko dla 39 Warszawskiej Drużyny Harcerskiej, ponieważ zorganizowanie w szerszym zakresie warsztatów budowy nie tylko mijało by się z celem, było by i szkodliwe dla samego sportu, jako takiego.

Budowa taboru była by niejednolita tak pod względem jakości materiału jak i wykonania. Napewno było by początkowo wiele usterek konstrukcyjnych, które w rezultacie odbić by się musiały na wynikach poszczególnych zawodników, a co zatym idzie nie można by mieć dokładnego sprawdzianu ich formy.

Szeroko zakrojone warsztaty budowy dla zawodników, ujemnie wpłynęły by na produkcję szkutników kajakowych, którzy obecnie mimo niskich cen nie mogą pochwalić się dużym zbytem sprzętu, chociaż mogą pochwalić się jego jakością.

Szkolenie zawodników jak również przygotowanie odpowiednich instruktorów stanowi twardy orzech do rozgryzienia i w dalszym ciągu jest sprawą otwartą. Urządzane corocznie przez Kom. Sport. P.Z.K. w końcu maja w Bydgoszczy kursy instruktorskie i dla zawodników nie mogą być wykorzystane należycie przez kajakowców warszawskich, z powodu od nich niezależnych. Został wysunięty projekt zaproszenia do Warszawy chociaż na kilka dni trenera p. Arndta. Trudno więc w tej chwili coś konkretnego już powiedzieć, jednak można być pewnym, że ostateczne korzystne rozwiązanie nastąpi w niedalekiej przyszłości.

W jakie imprezy obfitował będzie kalendarz sportowy, jeszcze nic nie wiadomo, gdyż obecnie kluby i sekcje opracowują projekty imprez, które w końcu listopada zostaną uzgodnione przez Komisję Sportową Warsz. Okr. P. Z. K. Między innymi jest projekt urządzenia Międzynarodowych Regat Kajakowych.

Po zapoznaniu się z powyższym trzeba przyznać, że wszystkie poruszane sprawy na konferencji były rozpatrywane bardzo szczegółowo z uwzględnieniem punktów dodatnich i ujemnych. Należy mieć nadzieję, że kajakowcy warszawscy, tak kierownicy sportowi, jak i zawodnicy zawodu nie zrobią.

Sumienna praca podczas miesięcy zimowych połączona z ambicją da rezultaty godne sportowców stolicy.

St. Jeliński.

Różne

Zawody kajakowe w Mysłowicach

Na zakończenie sezonu kajakowego odbyły się w Mysłowicach zawody z udziałem 22 osad.

Wyniki przedstawiają się następująco:

10.000 m. — K2W: Saidok — Kokoszka, Sokół, Katowice 43,12:4, K1W :Centawer, Sokół, Katowice 46:30, S2W: Wichary—Rduch, P. P. W. Katowice 45,06:16, S1W: Michalik, K. K. Katowice 48.09:6.

1000 m. — K2W: Saidok — Kokoszka 4,01:4, K1W: Centawer 4.21, S2W Wichary — Rduch 4,08:8, S1W: Michalik 4,32:2.

600 m. — K1W: Pawlikówna PPW. 2.45, S1W: Materna 2.58.

W ogólnej punktacji I m. uzyskała sekcja kajak. P. P. W. 23 pkt. 2) Sokół Katowice 22 pkt., 3) WSV. Katowice 17 pkt., 4) Klub Kajak. i L. M. K. 6 pkt.

Budowa przystani kajakowej

Zapoczątkowana w roku 1937 przez Śl. Okręg Polskiego Związku Kajakowego myśl budowy przystani wodnej dla kajakowców zrzeszonych w Klubach i Sekcjach Kajakowych Śl. Okręgu PZK. zaczyna w r. b. wchodzić w stadium realizacji: Okręg uzyskał od Wspólnoty Interes.ów długoletnią dzierżawę na dogodnych warunkach, terenu o powierzchni 2150 m² na budowę przystani nad rzeką Przemszą w Mysłowicach na t. zw. Trójkącie.

Dzierżawę pozyskał Śl. Okręg PZK. dzięki przychylnemu ustosunkowaniu się dyr. inż. Kowalskiego. Przygotowano ponadto projekt przystani wodnej, sporządzony przez arch. Dauna, wraz z kosztorysem i obliczeniem statystycznym dla przedstawienia władzom budowlanym Śl. Urzędu Wojewódzkiego do zatwierdzenia, otrzymano wreszcie z Zarządu Głównego PZK., subwencję 10000 zł. na budowę przystani, a za pośrednictwem Ligi Morskiej i Kolonialnej uzyskano z Wojewódzkiego Funduszu Pracy również kwotę 10000 zł. na wykonanie robót ziemnych przy budowie przystani.

Koszt ogólny budowy przystani będzie wynosił przeszło 70000 zł.

Sprawa budowy przystani jest bardzo pilna i musi być zrealizowana z początkiem roku 1939, jeżeli sport wodny, a kajakowy w szczególności ma się rozwijać w dalszym ciągu. Przystań wodna da bowiem licznym rzeszom kajakowców możność przechowania nad wodą sprzętu kajakowego i stworzy ośrodek kultury fizycznej i zdrowia, oraz życia organizacyjnego i towarzyskiego sportu wodnego Śląska.

B. T. W. sprowadziło trenera

W obliczu zbliżającej się Olimpiady i wobec konieczności odpowiednich przygotowań do przyszłego sezonu wioślarskiego, Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie nie szczędząc kosztów sprowadziło zawodowego trenera zagranicznego p. Reinharda. W związku z tym BTW. zwraca się z apelem do kandydatów na wioślarzy regatowych, młodych mężczyzn ze wszystkich sfer, również rzemieślniczych, w wieku 18—24 lat, posiadających wzrost co najmniej 1,80 m i odpowiednie warunki fizyczne, by zgłaszali się celem uzyskania odpowiedniego przeszkolenia wioślarskiego.

Praca trenera Reinharda w BTW przyczyni się niewątpliwie do doskonałego wyszkolenia technicznego osad i do pomnożenia kadr regatowych w Bydgoszczy.

Nowa sekcja pływacka w Łodzi

Ilość klubów pływackich w Łodzi uległa zwiększeniu, gdyż nową sekcją pływacką utworzył KS. Wima, który zgłasza wkrótce akces do Łódzkiego Okręgowego Związku Pływackiego.

Treningi pływackie W.K.S. Legia

Sekcja pływacka WKS Legia rozpoczęła z dn. 21.X. na pływalni zimowej C. I. W. F. zaprawę zimową dla członków wojskowych i zawodników oraz naukę pływania.

Treningi odbywają się: w środy od gdz. 20—21, w piątki od g. 20—21, w niedzielę od godz. 15—17.

Obowiązuje przybycie na 10 minut przed godziną rozpoczęcia.

Uczęszczających na pływalnię obowiązują bezwzględnie białe slipy i białe czepki (bez kolorowych pasów).

Treningi sekcji pływackiej A. Z. S. Warszawa

Sekcja pływacka AZS rozpoczęła już treningi na basenie Akademii W. F. na Bielanach. Treningi skoków odbywają się we wszystkie niedziele w godz. 11—13, a water-polo — te same dnie i w tych samych godzinach.

Treningi pływania na basenie w domu akademickim przy ul. Akademickiej 5 odbywają się: w poniedziałki i środy od 19 do 21, wtorki, czwartki i soboty od godz. 20—21, oraz w piątki od godz. 18—21.

Holandia — Dania 40:31

Podczas meczu pływackiego pań rozegranego w Kopenhadze w ostatecznej punktacji zwyciężyła Dania w stosunku dość wysokim 40:31.

Niektóre wyniki osiągnięto następujące:

100 mtr. dow. — 1. Van Veen (H) 1:06,1, 2. Hveger (D) 1:06,4, 3. Petersen (D) 1:08,5.

400 mtr. klas. — 1. Soerensen (D) 6:27,2, 2. Larsen (D) 6:28,6, 3. Waalberg (H) 6:33,3.

4×100 mtr. dow. — 1. Dania 4:27,6, nowy rekord świata, 2. Holandia 4:37,6.

Mistrzostwa pływackie japońskich akademików

Po raz pierwszy w historii pływactwa japońskiego rozegrane zostały w tych dniach pływackie mistrzostwa akademickie Japonii.

Wyniki notujemy:

100 mtr. dow. — Arai 58:4

200 mtr. dow. — Arai 2:12,

400 mtr. dow. — Takahaszi 4:48.

800 mtr. dow. — Amano 10:04.

100 mtr. klas. — Hamuro 1:13.

200 mtr. klas. — Hamuro 2:42,8.

100 mtr. grzbiet. — Kojima 1:08,8.

4 × 200 mtr. dow. Uniwersytet Rikkyo (Arai, Honma, Ivakiri, Udo) 9:11,8.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BR. PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.

Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zł. 18.—, półrocznie Zł. 9.—.

Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej.

Konto w P. K. O. Nr. 22036 — właściciel Maria Majcherowa

Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktorka MARIA MAJCHEROWA*

Druk. Wacław Zajączkowski, Chłodna 37, tel. 669-46.